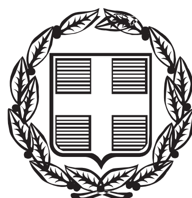


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ **Αρ. Φύλλου 2778**

31 Οκτωβρίου 2013

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. Δ17γ/06/238/ΦΝ 447.α

Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στην Οδηγία 2011/76/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Σεπτεμβρίου 2011 για την τροποποίηση της Οδηγίας 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2006/38/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Μαΐου 2006 κατά το μέρος που αφορά στην επιβολή διοδίων.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ -
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ -
ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ -
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις α) των άρθρων 1, 2 και 3 του Ν. 1338/1983 (Α΄/34), όπως το άρθρο 3 αντικαταστάθηκε με το άρθρο 65 του Ν. 1892/1990 (Α΄/101)

2. Τις διατάξεις του άρθρου 90 του Κώδικα «Κωδικοποίηση της νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα» που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του Π.Δ. 63/2005 (Α΄/98) και το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

3. Τις διατάξεις του Π.Δ. 118/2013 «Τροποποίηση του Π.Δ. 85/2012 (Α΄/141) - Ίδρυση Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού και μετονομασία των Υπουργείων Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Αθλητισμού σε Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και σε Υπουργείο Παιδείας και Θρησκευμάτων αντιστοίχως» (Α΄/152).

5. Τις διατάξεις του Π.Δ. 119/2013, «Διορισμός Αντιπροέδρου της Κυβέρνησης, Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών» (Α΄/153) και του Π.Δ. 90/2012 «Διορισμός Υπουργού και Υφυπουργών» (Α΄/144).

6. Την αριθμ. 329/3-7-2013 απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Καθορισμός αρμοδιοτήτων Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων Μιχαήλ Παπαδόπουλου» (Β΄/1655), αποφασίζουμε:

Άρθρο 1
Αντικείμενο - Πεδίο εφαρμογής

Την προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2011/76/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Σεπτεμβρίου 2011 για την τροποποίηση της Οδηγίας 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (L 269/2/14.10.2011) όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2006/38/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Μαΐου 2006 κατά το μέρος που αφορά στην επιβολή διοδίων.

Οι διατάξεις της παρούσης εφαρμόζονται στα διόδια που επιβάλλονται στα οχήματα, όπως αυτά καθορίζονται στο άρθρο 2 της παρούσης.

Άρθρο 2
Έννοιες και Ορισμοί
(άρθρο 1 παρ.1 της Οδηγίας 2006/38/ΕΚ
όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 1
της οδηγίας 2011/76/ΕΚ)

Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης νοούνται ως:

α) «διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο»: το οδικό δίκτυο που καθορίζεται στο τμήμα 2 του παραρτήματος Ι της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996 (ΕΕ L184 της 17.7.1999), περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως απεικονίζεται σε χάρτες. Οι χάρτες αναφέρονται στα αντίστοιχα τμήματα που μνημονεύονται στο διατακτικό ή/και στο παράρτημα ΙΙ της εν λόγω απόφασης·

αα) «κόστος κατασκευής»: το κόστος που συνδέεται με την κατασκευή, συμπεριλαμβανομένου, ενδεχομένως, του χρηματοδοτικού κόστους:

- νέων υποδομών ή νέων βελτιώσεων υποδομής (συμπεριλαμβανομένων των σημαντικών δομικών επισκευών), ή υποδομών ή βελτιώσεων υποδομής (συμπεριλαμβανομένων σημαντικών δομών επισκευών) που περατώθηκαν το αργότερο 30 έτη πριν από τις 10 Ιουνίου 2008, για τις οποίες λειτουργούν ήδη κατά τις 10 Ιουνίου 2008 ρυθμίσεις περί διοδίων ή που περατώθηκαν 30 το

πολύ έτη πριν από την καθιέρωση τυχόν νέων ρυθμίσεων περί διοδίων που εισήχθησαν μετά τις 10 Ιουνίου 2008· το κόστος υποδομών ή βελτιώσεων υποδομής που περατώθηκαν πριν από τις ημερομηνίες αυτές μπορεί επίσης να θεωρείται ως κόστος κατασκευής, οσάκις:

i) έχει θεσπιστεί σύστημα διοδίων το οποίο προβλέπει την ανάκτηση του κόστους αυτού μέσω σύμβασης με φορέα λειτουργίας συστήματος διοδίων ή μέσω άλλων νομικών πράξεων ισοδύναμου αποτελέσματος, που αρχίζουν να ισχύουν πριν από τις 10 Ιουνίου 2008, ή

ii) μπορεί να αποδειχθεί ότι η κατασκευή της συγκεκριμένης υποδομής εξαρτήθηκε από το εάν η υποδομή αυτή θα είχε από το σχεδιασμό διάρκεια ζωής άνω των 30 ετών.

Σε κάθε περίπτωση, το ποσοστό του κόστους κατασκευής που λαμβάνεται υπόψη δεν πρέπει να υπερβαίνει το ποσοστό της υφιστάμενης εκ σχεδιασμού διάρκειας ζωής των κατασκευαστικών στοιχείων της υποδομής η οποία υπολείπεται στις 10 Ιουνίου 2008 ή κατά την ημερομηνία εισαγωγής των νέων ρυθμίσεων περί διοδίων, εάν η ημερομηνία αυτή είναι μεταγενέστερη.

Το κόστος υποδομών ή βελτιώσεων υποδομής μπορεί να συμπεριλαμβάνει τυχόν ειδικές δαπάνες υποδομής που αποσκοπούν στη μείωση των οχλήσεων οι οποίες σχετίζονται με το θόρυβο ή στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, και τα ποσά που όντως κατέβαλε ο φορέας λειτουργίας και αντιστοιχούν σε αντικειμενικά περιβαλλοντικά στοιχεία, όπως είναι π.χ η προστασία έναντι της μολύνσεως του εδάφους·

αβ) «χρηματοδοτικό κόστος»: ο τόκος για δάνεια ή/και η απόδοση της τυχόν μετοχικής χρηματοδότησης από τους μετόχους·

αγ) «σημαντικές δομικές επισκευές»: οι δομικές επισκευές, πλην των επισκευών που δεν παρουσιάζουν πλέον τρέχον όφελος για τους χρήστες της οδού, π.χ. στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι εργασίες επισκευής αντικαταστάθηκαν από περαιτέρω επανακατασκευή του οδοστρώματος ή άλλες κατασκευαστικές εργασίες·.

αδ) «αυτοκινητόδρομος»: οδός η οποία έχει μελετηθεί και κατασκευαστεί ειδικά για την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, η οποία δεν εξυπηρετεί τις παρόδιες ιδιοκτησίες και η οποία:

i) εκτός από ορισμένα σημεία της ή εκτός από προσωρινές διευθετήσεις, διαθέτει, για τις δύο κατευθύνσεις της κυκλοφορίας, διακεκριμένα οδοστρώματα τα οποία χωρίζονται μεταξύ τους είτε με διαχωριστική νησίδα που δεν προορίζεται για την κυκλοφορία, είτε, κατ' εξαίρεση, με άλλα μέσα·

ii) δεν διασταυρώνεται στο ίδιο επίπεδο με άλλη οδό, με σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική γραμμή, λωρίδα για ποδήλατα ή λωρίδα για πεζούς· και

iii) χαρακτηρίζεται συγκεκριμένα αυτοκινητόδρομος.

β) «διόδια» το καθορισμένο ποσό που πρέπει να καταβάλλεται για ένα όχημα βάσει της διανυόμενης απόστασης επί συγκεκριμένης υποδομής και τύπου οχήματος και περιλαμβάνει το τέλος υποδομής και/ή το τέλος εξωτερικού κόστους·

βα) «τέλος υποδομής» τέλος που επιβάλλεται με σκοπό την ανάκτηση των δαπανών κατασκευής, συντήρησης, λειτουργίας και επέκτασης της υποδομής.

ββ) «τέλος εξωτερικού κόστους»: τέλος που επιβάλλεται με σκοπό την ανάκτηση των δαπανών που προκύπτουν σε κράτος μέλος και σχετίζονται με την ατμοσφαιρική ρύπανση και/ή την ηχορρύπανση λόγω κυκλοφορίας.

βγ) «κόστος ατμοσφαιρικής ρύπανσης λόγω κυκλοφορίας»: το κόστος της ζημίας που προκαλούν οι εκπομπές σωματιδίων και προδρόμων του όζοντος, όπως οξειδίου του αζώτου και πτητικών οργανικών ουσιών, κατά τη λειτουργία του οχήματος·

βδ) «κόστος ηχορρύπανσης λόγω κυκλοφορίας»: το κόστος της ζημίας που προκαλεί ο θόρυβος που εκπέμπει το όχημα ή που δημιουργείται από την αλληλεπίδραση του οχήματος και του οδοστρώματος·

βε) «σταθμισμένο μέσο τέλος υποδομής»: τα συνολικά έσοδα που προκύπτουν, μέσω τέλους υποδομής, κατά τη διάρκεια δεδομένης περιόδου, διαιρούμενα διά του αριθμού των οχηματοχιλιομέτρων που διανύονται στο τμήμα του οδικού δικτύου στο οποίο έχει επιβληθεί το τέλος κατά την περίοδο αυτή·

βστ) «σταθμισμένο μέσο τέλος εξωτερικού κόστους»: τα συνολικά έσοδα που προκύπτουν, μέσω τέλους εξωτερικού κόστους, κατά τη διάρκεια δεδομένης περιόδου, διαιρούμενα διά του αριθμού των οχηματοχιλιομέτρων που διανύονται στο τμήμα του οδικού δικτύου στο οποίο έχει επιβληθεί το τέλος κατά την περίοδο αυτή·

γ) «τέλος χρήσης»: το καθορισμένο ποσό η πληρωμή του οποίου δημιουργεί το δικαίωμα χρήσης, από ένα όχημα και επί δεδομένο χρονικό διάστημα, της υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 3 παρ. 1 της παρούσης.

δ) «όχημα»: όχημα με κινητήρα ή συνδυασμός αρθρωτών οχημάτων που προορίζονται ή χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και έχουν μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος άνω των 3,5 τόνων.».

ε) όχημα της κατηγορίας «EURO 0», «EURO I», «EURO II», «EURO III», «EURO IV», «EURO V», «EEV»: όχημα που τηρεί τα όρια εκπομπών τα οποία εκτίθενται στο Παράρτημα Ι της παρούσης.

στ) «τύπος οχήματος»: η κατηγορία στην οποία εντάσσεται το όχημα, ανάλογα με τον αριθμό αξόνων, τις διαστάσεις ή το βάρος του ή σύμφωνα με άλλη ταξινόμηση των παραγόντων που διέπουν το όχημα, οι οποίοι αντικατοπτρίζουν τη ζημία των οδών, όπως το σύστημα ταξινόμησης των ζημιών των οδών που εκτίθεται στο Παράρτημα IV, υπό την προϋπόθεση ότι το χρησιμοποιούμενο σύστημα ταξινόμησης βασίζεται σε χαρακτηριστικά του οχήματος τα οποία είτε αναφέρονται στα έγγραφα του οχήματος που χρησιμοποιούνται σε όλα τα κράτη μέλη είτε είναι εμφανή·".

ζ) «σύμβαση παραχώρησης», «σύμβαση παραχώρησης δημόσιων έργων» ή «σύμβαση παραχώρησης υπηρεσιών»: όπως ορίζονται στο άρθρο 2 του Π.Δ. 60/2007 «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της οδηγίας 2004/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών κ.λπ.» (Α΄/64).

η) "διόδια εκ παραχωρήσεως": διόδια, που επιβάλλονται από τον ανάδοχο σύμβασης παραχώρησης σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης.

Άρθρο 3
Επιβολή διοδίων
(άρθρο 1 παρ 2 (α) υποπαρ. 1, 1α και 4 της οδηγίας 2006/38/ΕΚ όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 παρ. 2 «άρθρο 7 παρ. 1, 2, 3 και 5» της Οδηγίας 2011/76/ΕΚ)

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 17 παρ. 1 μπορεί να διατηρούνται ή να εισάγονται διόδια και/ή τέλη χρήσης

στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, ή σε ορισμένα τμήματα του εν λόγω δικτύου, και σε άλλα επιπλέον τμήματα του δικτύου αυτοκινητοδρόμων που δεν είναι τμήμα του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου υπό τις προϋποθέσεις που ορίζονται στις παραγράφους 2, 3 και 4 του παρόντος άρθρου καθώς και στα άρθρα 4 - 13 της παρούσας. Τηρουμένης της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), μπορεί να εφαρμόζονται διόδια και/ή τέλη χρήσης σε άλλες οδούς, υπό την προϋπόθεση ότι η επιβολή διοδίων και/ή τελών χρήσης σε τέτοιες άλλες οδούς δεν εισάγει διακρίσεις εις βάρος της διεθνούς κυκλοφορίας και δεν έχει ως αποτέλεσμα στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων μεταφορέων.

2. Δεν μπορεί να επιβάλλονται ταυτοχρόνως διόδια και τέλη χρήσης σε μια συγκεκριμένη κατηγορία οχημάτων για τη χρήση ενός και του αυτού τμήματος του οδικού δικτύου. Στην περίπτωση που επιβάλλεται στο οδικό δίκτυο τέλος χρήσης μπορεί επίσης να επιβάλλονται διόδια για τη χρήση γεφυρών, σηράγγων και ορεινών διαβάσεων.

3. Τα διόδια και τα τέλη χρήσης δεν μπορούν να εισάγουν, άμεσα ή έμμεσα, διακρίσεις λόγω της ιθαγένειας του μεταφορέα, του κράτους μέλους ή της τρίτης χώρας όπου είναι εγκατεστημένος ο μεταφορέας ή όπου έχει εκδοθεί η άδεια κυκλοφορίας του οχήματος, ή της προέλευσης ή του προορισμού της μεταφοράς.

4. Μπορεί να επιλέγεται να επιβάλλονται διόδια και/ή τέλη χρήσης μόνον σε οχήματα με μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος τουλάχιστον 12 τόνων, εφόσον θεωρείται ότι η επέκταση του μέτρου σε οχήματα με βάρος χαμηλότερο των 12 τόνων θα επέφερε μεταξύ άλλων:

α) σημαντικές δυσμενείς επιπτώσεις επί της ελεύθερης ροής της κυκλοφορίας, του περιβάλλοντος, των επιπέδων θορύβου, της συμφόρησης, της υγείας, ή της οδικής ασφάλειας, λόγω της εκτροπής της κυκλοφορίας·

β) διοικητικές δαπάνες πάνω από το 30% του πρόσθετου εισοδήματος το οποίο θα είχε δημιουργηθεί από την επέκταση αυτή.

Εφόσον επιλέγεται να επιβάλλονται διόδια και/ή τέλη χρήσης μόνο σε οχήματα με μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος τουλάχιστον 12 τόνων ενημερώνεται η Ευρ. Επιτροπή για την απόφασή αυτή και για τους λόγους που οδήγησαν σε αυτήν.

Άρθρο 4
Μειώσεις - Απαλλαγές
(άρθρο 1 παρ. 2β υποπαρ. 4α, 4β. 4γ
της οδηγίας 2006/38/ΕΚ, όπως αντικαταστάθηκε
με το άρθρο 1 παρ. 2 «άρθρο 7 παρ. 4»
και το «άρθρο 7θ» της Οδηγίας 2011/76/ΕΚ)

1. Μπορεί να προβλέπονται μειωμένα διόδια ή τέλη χρήσης, ή απαλλαγές από την υποχρέωση καταβολής διοδίων ή τελών χρήσης για τα οχήματα που εξαιρούνται από την υποχρέωση εγκατάστασης και χρήσης συσκευής ελέγχου δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών [ΕΕ L 370/31.12.1985 σ.8], και στις περιπτώσεις που εμπίπτουν και υπόκεινται στις προϋποθέσεις του άρθρου 6 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β) Οδηγίας 1999/62/ΕΚ (L187/20.7.1999) σχετικά με μείωση ή απαλλαγές από τέλη κυκλοφορίας.

2. Δεν επιτρέπεται να προβλέπονται εκπτώσεις ή μειώσεις για οιονδήποτε χρήστη όσον αφορά τη συνιστώσα «τέλος εξωτερικού κόστους» των διοδίων.

3. Επιτρέπεται να προβλέπονται εκπτώσεις ή μειώσεις του τέλους υποδομής, υπό τον όρο ότι:

α) η προκύπτουσα διάρθρωση τελών είναι αναλογική, δημοσιοποιείται και προσφέρεται σε όλους τους χρήστες επί ίσοις όροις και δεν επιφέρει μετακύλιση του πρόσθετου κόστους σε άλλους χρήστες υπό τη μορφή υψηλότερων διοδίων·

β) οι εν λόγω εκπτώσεις ή μειώσεις έχουν ως αποτέλεσμα πραγματική εξοικονόμηση των διοικητικών δαπανών· και

γ) δεν υπερβαίνουν το 13 % του τέλους υποδομής το οποίο καταβάλλουν ισοδύναμα οχήματα που δεν είναι επιλέξιμα για την έκπτωση ή τη μείωση

4. Με την επιφύλαξη των προϋποθέσεων της παρ. 3 στοιχ. β και της παραγρ. 4 του άρθρου 9 το ύψος των διοδίων επιτρέπεται, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, ήτοι για συγκεκριμένα έργα υψηλού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος που προσδιορίζονται στο Παράρτημα ΙΙΙ της Απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ (Ε L204/5.8.2010), να διαφοροποιείται με άλλο τρόπο προκειμένου να διασφαλίζεται η εμπορική βιωσιμότητα των εν λόγω έργων, όταν αυτά είναι εκτεθειμένα σε άμεσο ανταγωνισμό με άλλους τρόπους οδικών μεταφορών. Η επακόλουθη διάρθρωση της χρέωσης είναι γραμμική, αναλογική, δημοσιοποιείται και προσφέρεται σε όλους τους χρήστες επί ίσοις όροις και δεν επιφέρει μετακύλιση του πρόσθετου κόστους σε άλλους χρήστες υπό τη μορφή υψηλότερων διοδίων.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επαληθεύει την τήρηση των εν λόγω προϋποθέσεων πριν από την εφαρμογή της εν λόγω διάρθρωσης χρέωσης.

Άρθρο 5
Τέλη Χρήσης
(Άρθρο 1 παρ. 2 «άρθρο 7α » της Οδηγίας 2011/76/ΕΚ)

1. Εφόσον προβλέπεται η επιβολή τελών χρήσης, τα τέλη χρήσης είναι ανάλογα με τη διάρκεια της χρήσης της υποδομής, χωρίς υπέρβαση των τιμών που καθορίζει το Παράρτημα ΙΙ, και ορίζονται για χρονικό διάστημα μιας ημέρας, μιας εβδομάδας, ενός μήνα ή ενός έτους. Το ύψος του μηνιαίου τέλους είναι κατ' ανώτατο όριο ίσο με το 10% του ετήσιου τέλους, το εβδομαδιαίο τέλος ίσο κατ' ανώτατο όριο με το 5% του ετήσιου τέλους και το ημερήσιο τέλος ίσο κατ' ανώτατο όριο με το 2% του ετήσιου τέλους.

Ετήσια τέλη χρήσης εφαρμόζονται μόνον στα οχήματα των οποίων η άδεια κυκλοφορίας έχει εκδοθεί στην Ελλάδα.

2. Σε περίπτωση που καθορίζονται τέλη χρήσης, συμπεριλαμβανομένων των διοικητικών δαπανών, για όλες τις κατηγορίες οχημάτων, αυτά καθορίζονται σε επίπεδο που δεν υπερβαίνει τα μέγιστα όρια που καθορίζει το Παράρτημα ΙΙ.

Άρθρο 6
Είσπραξη διοδίων
(άρθρο 7 παρ. 5 της οδηγίας 1999/62/ΕΚ
και άρθρο 1 παρ. 2(γ) υποπαρ. 6)
της Οδηγίας 2006/38/ΕΚ όπως αντικαταστάθηκε
με το άρθρο 1 της παραγρ. 2 «άρθρο 7ι»
της Οδηγίας 2011/76/ΕΕ.

1. Τα διόδια και τέλη χρήσης επιβάλλονται, εισπράττονται και η παρακολούθηση της πληρωμής τους πραγματοποιείται κατά τρόπον ώστε η ροή της

κυκλοφορίας να παρακωλύεται το λιγότερο δυνατόν και να αποφεύγεται κάθε υποχρεωτικός έλεγχος ή εξακρίβωση στα εσωτερικά σύνορα της Ένωσης. Για τον σκοπό αυτό, η ΓΓΔΕ του Υπουργείου, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων συνεργάζεται με τα άλλα κράτη-μέλη προκειμένου να καθιερώσουν μεθόδους που να επιτρέπουν στους μεταφορείς να καταβάλλουν διόδια και τέλη χρήσης όλο το 24ωρο, τουλάχιστον σε σημαντικά σημεία πωλήσεων, χρησιμοποιώντας τα συνήθη μέσα πληρωμής, εντός και εκτός των κρατών μελών στα οποία επιβάλλονται τα τέλη αυτά. Πρέπει να εξασφαλίζονται οι κατάλληλες εγκαταστάσεις στα σημεία πληρωμής των διοδίων και των τελών χρήσης, προκειμένου να τηρούνται τα συνήθη πρότυπα ασφαλείας του οδικού δικτύου.

2. Οι ρυθμίσεις για την είσπραξη διοδίων και τελών χρήσης δεν θέτουν, από οικονομική ή άλλη άποψη, τους μη τακτικούς χρήστες του οδικού δικτύου σε αδικαιολόγητα μειονεκτική θέση. Συγκεκριμένα, όταν εισπράττονται διόδια και τέλη χρήσης αποκλειστικά μέσω συστήματος που απαιτεί τη χρήση συσκευής εγκατεστημένης επί του οχήματος, θα εξασφαλίζεται ότι οι χρήστες θα έχουν τη δυνατότητα να προμηθεύονται, κατάλληλες συσκευές οι οποίες τοποθετούνται επί του οχήματος και οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις της οδηγίας 2004/52/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων στην Κοινότητα, που ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία με το Π.Δ. 177/2007 (Α΄/216).

3. Σε περίπτωση που επιβάλλονται διόδια σε όχημα, το συνολικό ποσό των διοδίων, το ποσό του τέλους υποδομής και/ή το ποσό του τέλους εξωτερικού κόστους αναφέρονται σε απόδειξη που χορηγείται στο μεταφορέα (στον οδηγό) του οχήματος, κατά το δυνατόν με ηλεκτρονικά μέσα.

4. Όταν είναι οικονομικά εφικτό, μπορεί να διενεργείται η επιβολή και είσπραξη τέλους εξωτερικού κόστους μέσω ηλεκτρονικού συστήματος το οποίο πληροί τις απαιτήσεις της παραγρ. 1 του άρθρου 2 του Π.Δ. 177/2007 (Α΄/216).

Άρθρο 7
Τέλος υποδομής
(άρθρο 1 παρ. 2(ε) υποπαρ. 9
της Οδηγίας 2006/38/ΕΚ όπως αντικαταστάθηκε με
το άρθρο 1 παραγρ. 2 «άρθρο 7β»
της Οδηγίας 2011/76/ΕΚ)

1. Το τέλος υποδομής βασίζεται στην αρχή της ανάκτησης του κόστους των υποδομών. Ειδικότερα, το σταθμισμένο μέσο τέλος υποδομής συναρτάται με το κόστος κατασκευής και το κόστος λειτουργίας, συντήρησης και ανάπτυξης του σχετικού δικτύου υποδομής. Το σταθμισμένο μέσο τέλος υποδομής μπορεί επίσης να περιλαμβάνει απόδοση επί του κεφαλαίου και/ή περιθώριο κέρδους βάσει των συνθηκών της αγοράς.

2. Το κόστος που λαμβάνεται υπόψη συναρτάται με το δίκτυο ή το τμήμα του δικτύου για το οποίο επιβάλλεται τέλος υποδομής και με τα οχήματα τα οποία υπόκεινται σε αυτό. Του κόστους αυτού μπορεί να επιλέγεται να ανακτάται μόνο κάποιο ποσοστό.

Άρθρο 8
Τέλος εξωτερικού κόστους
(άρθρο 1 παρ. 2 «άρθρο 7γ» της Οδηγίας 2011/76/ΕΚ)

1. Το τέλος εξωτερικού κόστους μπορεί να συναρτάται με το κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης λόγω κυκλοφορίας. Για τα τμήματα του οδικού δικτύου που διασχίζουν περιοχές των οποίων ο πληθυσμός εκτίθεται σε ηχορρύπανση λόγω οδικής κυκλοφορίας, το τέλος εξωτερικού κόστους μπορεί να περιλαμβάνει το κόστος της ηχορρύπανσης λόγω κυκλοφορίας.

Το τέλος εξωτερικού κόστους διαφοροποιείται και καθορίζεται σύμφωνα με τις ελάχιστες απαιτήσεις και τις μεθόδους που προβλέπονται στο Παράρτημα IIIα και δεν υπερβαίνει τις μέγιστες τιμές του Παραρτήματος IIIβ της παρούσας.

2. Το κόστος που λαμβάνεται υπόψη συναρτάται με το δίκτυο ή το τμήμα του δικτύου για το οποίο επιβάλλεται τέλος εξωτερικού κόστους και με τα οχήματα τα οποία υπόκεινται σε αυτό. Μπορεί να επιλέγεται να ανακτάται μόνο κάποιο ποσοστό του εν λόγω κόστους.

3. Δεν επιβάλλεται τέλος εξωτερικού κόστους, που αφορά την ατμοσφαιρική ρύπανση λόγω κυκλοφορίας, στα οχήματα που συμμορφώνονται με τα πλέον αυστηρά πρότυπα εκπομπών EURO έως τέσσερα έτη από τις ημερομηνίες εφαρμογής που προβλέπονται στους κανόνες που ορίζουν τα εν λόγω πρότυπα.

Άρθρο 9
Διαφοροποίηση ύψους τέλους υποδομής διοδίων
(άρθρο 1 παρ. 2(ε) υποπαρ. 10
της οδηγίας 2006/38/ΕΚ όπως αντικαταστάθηκε
με το άρθρο 1 παρ. 2 «άρθρο 7ζ»
της Οδηγίας 2011/76/ΕΚ)

1. Το ύψος του τέλους υποδομής, διαφοροποιείται ανάλογα με την κλάση εκπομπών EURO του οχήματος κατά τρόπο ώστε το τέλος υποδομής να μην υπερβαίνει, κατά ποσοστό μεγαλύτερο από 100 %, το ίδιο τέλος που επιβάλλεται για ισοδύναμα οχήματα που ικανοποιούν τα πιο αυστηρά πρότυπα εκπομπών. Οι υπάρχουσες συμβάσεις παραχώρησης δεν υπόκεινται στην απαίτηση αυτή μέχρις ότου ανανεωθεί η σύμβαση.

Μπορεί να υπάρξει παρέκκλιση από την απαίτηση διαφοροποίησης του τέλους υποδομής στην περίπτωση που:

α) αυτό θα υπονόμευε σοβαρά τη συνοχή των συστημάτων επιβολής διοδίων στην Ελληνική επικράτεια.

β) δεν θα είναι τεχνικά εφικτή η εισαγωγή αυτής της διαφοροποίησης για το συγκεκριμένο σύστημα διοδίων.

γ) αυτό θα οδηγούσε σε παράκαμψη των πιο ρυπογόνων οχημάτων με αρνητικές συνέπειες στην οδική ασφάλεια και τη δημόσια υγεία ή

δ) τα διόδια περιλαμβάνουν τέλος εξωτερικού κόστους.

Οιεσδήποτε τέτοιες παρεκκλίσεις ή απαλλαγές κοινοποιούνται στην Ευρ. Επιτροπή.

2. Εφόσον, σε περίπτωση ελέγχου, ο οδηγός ή, κατά περίπτωση, ο μεταφορέας αδυνατεί να παρουσιάσει τα δικαιολογητικά του οχήματος που απαιτούνται για την επιβεβαίωση της κλάσης EURO των εκπομπών του οχήματος, μπορεί να προβλέπεται η επιβολή διοδίων μέχρι το μέγιστο προβλεπόμενο επίπεδο.

3. Το τέλος υποδομής επιτρέπεται επίσης να διαφοροποιείται με σκοπό τη μείωση της συμφόρησης,

την ελαχιστοποίηση των ζημιών στην υποδομή και τη βέλτιστη δυνατή χρήση της σχετικής υποδομής ή την προώθηση της οδικής ασφάλειας, υπό τον όρο ότι:

α) η διαφοροποίηση του τέλους είναι διαφανής, δημοσιοποιείται και διατίθεται επί ίσοις όροις σε όλους τους χρήστες.

β) η διαφοροποίηση αυτή εφαρμόζεται ανάλογα με την ώρα της ημέρας, τον τύπο της ημέρας ή την εποχή.

γ) το τέλος υποδομής δεν υπερβαίνει κατά ποσοστό μεγαλύτερο από 175% το μέγιστο επίπεδο του σταθμισμένου μέσου τέλους υποδομής, όπως προβλέπεται στο άρθρο 7 της παρούσας.

δ) οι περίοδοι αιχμής κατά τις οποίες επιβάλλονται υψηλότερα τέλη υποδομής με σκοπό τη μείωση της συμφόρησης δεν υπερβαίνουν τις πέντε ώρες ημερησίως·

ε) η διαφοροποίηση του τέλους σχεδιάζεται και εφαρμόζεται με διαφάνεια και χωρίς να επηρεάζονται τα έσοδα σε τμήμα του οδικού δικτύου που παρουσιάζει προβλήματα συμφόρησης, με την προσφορά μειωμένων διοδίων για τους μεταφορείς που επιλέγουν να ταξιδέψουν κατά τη διάρκεια περιόδων εκτός κυκλοφοριακής αιχμής, και την επιβολή αυξημένων διοδίων στους μεταφορείς που ταξιδεύουν κατά τις ώρες αιχμής στο ίδιο τμήμα του οδικού δικτύου· και

στ) στην περίπτωση που προβλέπεται τέτοια διαφοροποίηση του τέλους ή τροποποιείται η ισχύουσα διαφοροποίηση ενημερώνεται προηγουμένως σχετικά η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για να της παρασχεθούν οι πληροφορίες που απαιτούνται προκειμένου να πληρούνται οι προϋποθέσεις.

4. Οι διαφοροποιήσεις του τέλους υποδομής κατά τις παραγράφους 1 και 3 δεν αποσκοπούν στην αύξηση των εσόδων από τα διόδια. Κάθε μη επιδιωχθείσα αύξηση των εσόδων αντισταθμίζεται με αλλαγές στη διάρθρωση της διαφοροποίησης του τέλους, οι οποίες πρέπει να εφαρμοστούν εντός διετίας από το τέλος του οικονομικού έτους κατά το οποίο παράγονται τα επιπλέον έσοδα.

Άρθρο 10
Προσαύξηση τέλους υποδομής διοδίων
(άρθρο 1 παρ. 2 (στ) υποπαρ. 11 και 12
της Οδηγίας 2006/38/ΕΚ, όπως αντικαταστάθηκε με
το άρθρο 1 παραγρ. 2 «΄Αρθρο 7στ»
της Οδηγίας 2011/76/ΕΚ)

1. Σε εξαιρετικές περιστάσεις που αφορούν υποδομές σε ορεινές περιοχές, και κατόπιν ενημέρωσης της Ευρ. Επιτροπής, επιτρέπεται να προστεθεί προσαύξηση στο τέλος υποδομής που επιβάλλεται σε συγκεκριμένα τμήματα του οδικού δικτύου στα οποία σημειώνεται οξεία συμφόρηση, ή των οποίων η χρήση από οχήματα προκαλεί σημαντικές περιβαλλοντικές ζημίες, υπό τον όρο ότι:

α) τα έσοδα από την προσαύξηση επενδύονται στην κατασκευή έργων προτεραιότητας ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος προσδιοριζόμενων στο παράρτημα ΙΙΙ της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών [ΕΕ L204/5.8.2010], τα οποία συμβάλλουν άμεσα στην ελάφρυνση της εν λόγω συμφόρησης ή της συγκεκριμένης περιβαλλοντικής ζημίας και ευρίσκονται στον ίδιο διάδρομο μεταφορών με το τμήμα του οδικού δικτύου στο οποίο επιβάλλεται η προσαύξηση·

β) η προσαύξηση δεν υπερβαίνει το 15% του σταθμισμένου μέσου τέλους υποδομής που υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1 και το άρθρο 11 εκτός αν τα απορρέοντα έσοδα επενδύονται σε διασυνοριακά τμήματα έργων προτεραιότητας ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, τα οποία αφορούν υποδομές σε ορεινές περιοχές, οπότε η προσαύξηση δεν υπερβαίνει το 25%.

γ) η επιβολή της προσαύξησης δεν αποβαίνει εις βάρος των εμπορικών μεταφορών σε σχέση με άλλους χρήστες του οδικού δικτύου·

δ) πριν από την επιβολή της προσαύξησης, υποβάλλονται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή περιγραφή της επακριβούς τοποθεσίας επιβολής της προσαύξησης και έγγραφο το οποίο αποδεικνύει την ύπαρξη απόφασης για χρηματοδότηση των έργων προτεραιότητας κατά το στοιχείο α), και

ε) η περίοδος εφαρμογής της προσαύξησης καθορίζεται και περιορίζεται εκ των προτέρων και συνάδει, όσον αφορά τα αναμενόμενα έσοδα, με τα χρηματοοικονομικά σχέδια και την ανάλυση κόστους/οφέλους για τα έργα που συγχρηματοδοτούνται με τα έσοδα από την προσαύξηση.

Η υπό στοιχ. (α) περίπτωση εφαρμόζεται σε νέα διασυνοριακά έργα για τα οποία απαιτείται συμφωνία όλων των κρατών μελών που εμπλέκονται στα εν λόγω έργα.

2. Επιτρέπεται προσαύξηση τέλους υποδομής που διαφοροποιείται σύμφωνα με το άρθρο 9 (άρθρο 7ζ) της παρούσας.

Εάν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κρίνει ότι η σχεδιαζόμενη προσαύξηση δεν πληροί τους όρους που προβλέπονται στην παράγραφο 1, ή εάν κρίνει ότι η σχεδιαζόμενη προσαύξηση θα έχει σημαντικό δυσμενή αντίκτυπο στην οικονομική ανάπτυξη περιφερειακών περιοχών, δύναται να απορρίπτει τα σχέδια που έχουν υποβληθεί όσον αφορά την επιβολή τελών.

4. Σε τμήματα του οδικού δικτύου για τα οποία πληρούνται τα κριτήρια επιβολής προσαύξησης σύμφωνα με την παράγραφο 1, μπορεί να μην επιβάλλονται τέλη εξωτερικού κόστους παρά μόνο εάν επιβληθεί προσαύξηση.

5. Το ποσό της προσαύξησης αφαιρείται από το ποσό του τέλους εξωτερικού κόστους που υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 8 με εξαίρεση τα οχήματα κατηγορίας εκπομπών EURO 0, I και II από τις 15 Οκτωβρίου 2011 και III από το 2015. Όλα τα έσοδα που δημιουργούνται από την ταυτόχρονη εφαρμογή της προσαύξησης και του καταλογισμού του εξωτερικού κόστους επενδύονται στη χρηματοδότηση της κατασκευής έργων προτεραιότητας ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος που προσδιορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ της Απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ

Άρθρο 11
Καθορισμός μέγιστου ύψους τέλους υποδομής
(άρθρο 1 παρ. 3 υποπαρ. 1, 2 και το τελευταίο εδάφιο
της υποπαρ. 3 της Οδηγίας 2006/38/ΕΚ
όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 παραγρ. 2
«Άρθρο 7ε» της Οδηγίας 2011/76/ΕΚ)

1. Το μέγιστο ύψος του τέλους υποδομής υπολογίζεται με τη χρησιμοποίηση μεθοδολογίας η οποία στηρίζεται στις βασικές αρχές υπολογισμού που καθορίζονται στο Παράρτημα ΙΙΙ της παρούσας.

2. Όσον αφορά τα διόδια εκ παραχωρήσεως, το ανώτατο επίπεδο του τέλους υποδομής είναι ισοδύναμο προς ή κατώτερο από το επίπεδο το οποίο θα προέκυπτε από τη χρησιμοποίηση μεθοδολογίας στηριζόμενης στις βασικές αρχές υπολογισμού που καθορίζονται στο Παράρτημα ΙΙΙ. Ο υπολογισμός αυτού του ισοδυνάμου γίνεται με βάση περίοδο αναφοράς εύλογης διάρκειας ανάλογα με τη φύση της εν λόγω σύμβασης παραχώρησης.

3. Οι ρυθμίσεις περί διοδίων οι οποίες είχαν ήδη θεσπισθεί στις 10 Ιουνίου 2008 ή για τις οποίες έχουν ήδη ληφθεί προσφορές ή απαντήσεις σε προσκλήσεις διαπραγμάτευσης δυνάμει της κατόπιν διαπραγματεύσεων διαδικασίας δημόσιων συμβάσεων πριν από τις 10 Ιουνίου 2008, δεν υπόκεινται στις υποχρεώσεις που καθορίζονται στις παραγράφους 1 και 2 εφόσον οι εν λόγω ρυθμίσεις εξακολουθούν να ισχύουν και υπό τον όρο ότι δεν τροποποιούνται ουσιωδώς.

Άρθρο 12
Νέες ρυθμίσεις διοδίων - Διόδια από παραχώρηση
(άρθρο 1 παρ.3 υποπαράγραφος 3 πρώτο
και δεύτερο εδάφιο και υποπαράγραφος 4,5
και 6 της Οδηγίας 2006/36/ΕΚ
όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 παράγραφος 2
«άρθρο 7η» της Οδηγίας 2011/76/ΕΚ).

1. Τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την επιβολή νέων ρυθμίσεων περί διοδίων με τέλος υποδομής, η Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων αποστέλλει στην Επιτροπή για γνωμοδότηση επί της συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις του άρθρου 11 της παρούσας:

α) όσον αφορά ρυθμίσεις περί διοδίων, πλην των ρυθμίσεων περί διοδίων εκ παραχωρήσεως:

- τις τιμές μονάδος και λοιπές παραμέτρους που χρησιμοποιούν κατά τον υπολογισμό των διάφορων στοιχείων του κόστους υποδομής, και

- σαφείς πληροφορίες σχετικά με τα οχήματα που εμπίπτουν στις ρυθμίσεις περί διοδίων, τη γεωγραφική έκταση του δικτύου, ή του τμήματος του δικτύου, που χρησιμοποιούνται για κάθε υπολογισμό του κόστους καθώς και σχετικά με το ποσοστό του κόστους που επιδιώκουν να ανακτήσουν·

β) όσον αφορά ρυθμίσεις περί διοδίων που αφορούν διόδια από παραχωρήσεις:

- τις συμβάσεις παραχώρησης ή τις σημαντικές μεταβολές των συμβάσεων αυτών,

- τις βασικές πληροφορίες στις οποίες η αναθέτουσα αρχή στήριξε την προκήρυξη της σύμβασης παραχώρησης, όπως αναφέρεται στο παράρτημα VII Β της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών όπως ενσωματώθηκε στην εθνική νομοθεσία με το Π.Δ. 60/2000, οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνουν το κατ' εκτίμηση κόστος όπως ορίζεται στο άρθρο 7 παράγραφος 1 της παρούσας και προβλέπεται στην παραχώρηση, τον προβλεπόμενο φόρτο κυκλοφορίας ανά τύπο οχήματος, τα σχεδιαζόμενα επίπεδα διοδίων και τη γεωγραφική έκταση του δικτύου που διέπεται από τη σύμβαση παραχώρησης.

2. Πριν από την επιβολή νέων ρυθμίσεων περί διοδίων με τέλος εξωτερικού κόστους, διαβιβάζονται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή προκειμένου να λάβει απόφαση σχετικά με το αν τηρούνται οι προβλεπόμενες στα άρθρα 6, 7 και 8 ή στο άρθρο 11 παρ. 2 υποχρεώσεις:

α) ακριβείς πληροφορίες για τον προσδιορισμό των τμημάτων του οδικού δικτύου στα οποία πρόκειται να επιβληθεί τέλος εξωτερικού κόστους και περιγραφή της κλάσης των οχημάτων, του τύπου του οδικού δικτύου και των ακριβών χρονικών περιόδων βάσει των οποίων θα διαφοροποιείται το τέλος εξωτερικού κόστους.

β) το προβλεπόμενο σταθμισμένο μέσο τέλος εξωτερικού κόστους και τα προβλεπόμενα συνολικά έσοδα.

γ) τις παραμέτρους, τα δεδομένα και τις πληροφορίες που απαιτούνται για να καταδειχτεί πώς εφαρμόστηκε η μέθοδος υπολογισμού που καθορίζει το Παράρτημα ΙΙΙα.

3. Το τέλος εξωτερικού κόστους προσαρμόζεται προκειμένου να συμμορφωθεί με την απόφαση της Ευρ. Επιτροπής.

Άρθρο 13
(άρθρο 1 παρ. 4 της οδηγίας 2006/38/ΕΚ
όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 παρ. 2
«άρθρο 7ια» της οδηγίας 2001/76/ΕΕ)

Με την επιφύλαξη των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι διατάξεις του παρούσας δεν εμποδίζουν τη δυνατότητα, κατά την καθιέρωση συστήματος διοδίων και/ή τελών χρήσης των υποδομών, να προβλέπεται κατάλληλη αντιστάθμιση των εν λόγω τελών.

Άρθρο 14
(άρθρο 1 παρ. 8 -υποπαρ. «άρθρο 9α»
της Οδηγίας 2006/38/ΕΚ)

Οι κυρώσεις για παραβάσεις των διατάξεων της παρούσας, όπως κάθε φορά προβλέπονται, πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

Άρθρο 15
(άρθρο 1 παρ. 6 της οδηγίας 2006/38/ΕΚ «άρθρο 8»)

1. Για την παρακολούθηση του συστήματος διοδίων και την εξασφάλιση της λειτουργίας του κατά τρόπο διαφανή και χωρίς διακρίσεις, συνιστάται στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων Επιτροπή, αποτελούμενη από τα ακόλουθα μέλη:

α) Τον Προϊστάμενο της Ε.Υ.Δ.Ε. Λειτουργίας και Συντήρησης Έργων Παραχώρησης ως Πρόεδρο.

β) Τον Προϊστάμενο της Ε.Υ.Δ.Ε. Μελετών-Κατασκευών Έργων Παραχώρησης Αττικής και Ιόνιας οδού.

γ) Τον Προϊστάμενο της Ε.Υ.Δ.Ε. Μελετών-Κατασκευών Έργων Παραχώρησης Πελοποννήσου.

δ) Τον Προϊστάμενο της Διεύθυνσης Νομοθετικού Συντονισμού και Κωδικοποίησης (Δ17) της Γ.Γ.Δ.Ε./Υ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

ε) Έναν εκπρόσωπο της Εγνατία Α.Ε. που ορίζεται με τον αναπληρωτή του από το Διοικητικό Συμβούλιο.

2. Η Επιτροπή συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Με την απόφαση αυτή ορίζονται και οι αναπληρωτές των μελών υπό στοιχεία α), β), γ) και δ) και ορίζεται κάθε άλλη λεπτομέρεια σχετικά με τη διαδικασία και τον τρόπο λειτουργίας για την υλοποίηση του έργου της.

Η Ε.Υ.Δ.Ε./Λ.Σ.Ε.Π (ΕΥΔΕ Λειτουργίας και Συντήρησης Έργων Παραχώρησης) της Γ.Γ.Δ.Ε. του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων παρέχει γραμματειακή και εν γένει διοικητική υποστήριξη στην Επιτροπή.

3. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται οι σχετικές με τα συλλογικά όργανα διατάξεις του ν. 2690/1999 (Α΄/45).

Άρθρο 16
(άρθρο 1 παράγραφος 3 «άρθρο 8β»
της οδηγίας 2011/76/ΕΚ)

1. Επιτρέπεται η συνεργασία της χώρας με ένα ή περισσότερα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την καθιέρωση κοινού συστήματος διοδίων που θα εφαρμόζεται από κοινού στο σύνολο της επικράτειάς τους. Στην περίπτωση αυτή, εξασφαλίζεται η ενημέρωση της Επιτροπής σχετικά με τη συνεργασία αυτή, καθώς και με τη μετέπειτα λειτουργία και ενδεχόμενη τροποποίηση του συστήματος.

2. Το κοινό σύστημα διοδίων υπόκειται στους όρους που καθορίζονται στα άρθρα 3-13. Άλλα κράτη μέλη έχουν δυνατότητα προσχώρησης στο κοινό σύστημα.

Άρθρο 17
Ρυθμιστικά τέλη
(άρθρο 1 παραγρ. 7 υποπαρ. 1α
της Οδηγίας 2006/38/ΕΚ όπως αντικαταστάθηκε
με το άρθρο 1 παρ. 4 της Οδηγίας 2011/76/ΕΕ)

Η παρούσα απόφαση δεν εμποδίζει την επιβολή ρυθμιστικών τελών εφόσον τα τέλη αυτά δεν δημιουργούν διακρίσεις και αποβλέπουν ειδικά στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης ή στην καταπολέμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, συμπεριλαμβανομένης της κακής ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα, σε οδούς ευρισκόμενες σε αστική περιοχή, συμπεριλαμβανομένων των οδών διευρωπαϊκού δικτύου που διασχίζουν αστικές περιοχές.

Άρθρο 18
Χρήση εσόδων
(άρθρο 1 παραγρ. 7 υποπαρ. 2
της Οδηγίας 2006/38/ΕΚ όπως αντικαταστάθηκε
με το άρθρο 1 παρ. 4 της Οδηγίας 2011/76/ΕΕ)

Προκειμένου να καταστεί δυνατή η συνολική ανάπτυξη του δικτύου μεταφορών, τα έσοδα από τη χρέωση της υποδομής και τον καταλογισμό του εξωτερικού κόστους, ή το χρηματικό τους ισοδύναμο δυνάμει της παρούσας, θα χρησιμοποιούνται προς όφελος του τομέα μεταφορών, για να βελτιστοποιηθεί το σύστημα μεταφορών στο σύνολό του. Ειδικότερα, τα έσοδα από τα τέλη εξωτερικού κόστους, ή το χρηματικό τους ισοδύναμο, θα χρησιμοποιούνται για να γίνουν πιο βιώσιμες οι μεταφορές, μεταξύ άλλων για ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα:

α) την αποτελεσματικότερη τιμολόγηση·

β) τη μείωση της λόγω της οδικής κυκλοφορίας ρύπανσης στην πηγή·

γ) τον μετριασμό των επιπτώσεων της λόγω της οδικής κυκλοφορίας ρύπανσης στην πηγή·

δ) τη βελτίωση των ενεργειακών επιδόσεων των οχημάτων και των επιδόσεων τους όσον αφορά τις εκπομπές CO2·

ε) την ανάπτυξη εναλλακτικών υποδομών για τους χρήστες των μεταφορών και/ή τη διεύρυνση της ικανότητας·

στ) την υποστήριξη του πανευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών·

ζ) τη βέλτιστη χρήση των υλικοτεχνικών μέσων·

η) τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και

θ) την εξασφάλιση ασφαλών χώρων στάθμευσης.

Η παρούσα παράγραφος έχει εφαρμογή στην περίπτωση που υφίστανται και εφαρμόζονται πολιτικές δημοσιονομικής και οικονομικής στήριξης που μοχλεύουν την οικονομική υποστήριξη του διευρωπαϊκού δικτύου και ισοδυναμούν χρηματικά τουλάχιστον με το 15 % των εσόδων που συλλέγονται από τα τέλη υποδομής και τον καταλογισμό του εξωτερικού κόστους .

Άρθρο 19
Σύνταξη και αποστολή Έκθεσης στην Ευρ. Επιτροπή
(άρθρο 11 της Οδηγίας 1999/62/ΕΚ,
όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 8
του άρθρου της Οδηγίας 2011/76/ΕΕ)

Έως τις 16 Οκτωβρίου 2014 και ακολούθως ανά τετραετία όταν επιβάλλεται τέλος εξωτερικού κόστους και/ή τέλος υποδομής συντάσσεται έκθεση σχετικά με τα διόδια, συμπεριλαμβανομένων των διοδίων εκ παραχωρήσεως, που επιβάλλονται στην ελληνική επικράτεια και διαβιβάζεται στην Επιτροπή, η οποία εν συνεχεία την προωθεί στα λοιπά κράτη μέλη. Η εν λόγω έκθεση μπορεί να μην περιλαμβάνει ρυθμίσεις επιβολής διοδίων οι οποίες ήδη ίσχυαν στις 10 Ιουνίου 2008 και οι οποίες δεν περιλαμβάνουν τέλη εξωτερικού κόστους, εφόσον οι εν λόγω ρυθμίσεις παραμένουν εν ισχύι και δεν έχουν υποστεί ουσιαστική τροποποίηση. Η εν λόγω έκθεση περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με:

α) το σταθμισμένο μέσο τέλος εξωτερικού κόστους και τα συγκεκριμένα ποσά που εισπράττονται για κάθε συνδυασμό κλάσης οχημάτων, τύπου οδικού δικτύου και χρονικής περιόδου·

β) τη διακύμανση των τελών υποδομής ανάλογα με το είδος του οχήματος και τη χρονική περίοδο·

γ) το σταθμισμένο μέσο τέλος υποδομής και τα συνολικά έσοδα από τα τέλη υποδομής·

δ) το σύνολο των εσόδων από τέλη εξωτερικού κόστους και

ε) τα μέτρα που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή του άρθρου 18 της παρούσας.

Άρθρο 20

Προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της παρούσας τα Παραρτήματα I, II, III, IIIα, IIIβ και IV τα οποία έχουν ως εξής:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I
ΟΡΙΑ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

1. Όχημα «EURO 0»

Μάζα μονοξειδίου του άνθρακα (CO) g/kWh	Μάζα υδρογονανθράκων (HC) g/kWh	Μάζα οξειδίων του αζώτου (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Οχήματα «EURO I»/»EURO II»

	Μάζα μονοξειδίου του άνθρακα (CO) g/kWh	Μάζα υδρογονανθράκων (HC) g/kWh	Μάζα οξειδίων του αζώτου (NOx) g/kWh	Μάζα αιωρουμένων σωματιδίων (PT) g/kWh
Όχημα «EURO I»	4,9	1,23	9,0	0,4 0)
Όχημα «EURO II»	4,0	1,1	7,0	0,15

([1]) Για τους κινητήρες ονομαστικής ισχύος το πολύ 85 kW, στην οριακή τιμή των εκπομπών αιωρούμενων σωματιδίων εφαρμόζεται συντελεστής 1,7.

3. Οχήματα «EURO III»/»EURO IV»/»EURO V»/»EEV»

Η ειδική μάζα του μονοξειδίου του άνθρακα, των συνολικών υδρογονανθράκων, των οξειδίων του αζώτου και των αιωρούμενων σωματιδίων που προσδιορίζεται με τη δοκιμή ESC και η αδιαφάνεια των καυσαερίων που προσδιορίζεται με τη δοκιμή ERL δεν πρέπει να υπερβαίνουν τις ακόλουθες τιμές

	Μάζα μονοξειδίου του άνθρακα (CO) g/kWh	Μάζα υδρογονανθράκων (HC) g/kWh	Μάζα οξειδίων του αζώτου (NOx) g/kWh	Μάζα αιωρουμένων σωματιδίων (PT) g/kWh	Καυσαέρια m^{-1}
Όχημα «EURO III»	2,1	0,66	5,0	0,10 ([2])	0,8
Όχημα «EURO IV»	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Όχημα «EURO V»	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Όχημα «EEV»	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

([1]) Ένας κύκλος δοκιμών συνίσταται σε μια ακολουθία σημείων ελέγχου, το καθένα με καθορισμένο αριθμό στροφών και καθορισμένη ροπή στις οποίες πρέπει να ανταποκρίνεται ο κινητήρας υπό σταθερές (δοκιμή ESC) ή μεταβατικές συνθήκες λειτουργίας (δοκιμές ETC και ELR).

([2]) 0,13 για τους κινητήρες των οποίων ο κυβισμός ανά κύλινδρο είναι μικρότερος των 0,7 dm^3 και οι ονομαστικές στροφές είναι άνω των 3000 min^{-1}.

4. Μελλοντικές κατηγορίες εκπομπών οχημάτων, όπως ορίζονται στην οδηγία 88/77/ΕΟΚ και στις επόμενες τροποποιήσεις της, μπορούν να λαμβάνονται υπόψη.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΜΕΓΙΣΤΑ ΠΟΣΑ ΣΕ ΕΥΡΩ ΤΩΝ ΤΕΛΩΝ ΧΡΗΣΗΣ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ, ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 5 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1

Ετήσια

	μέγιστο 3 άξονες	ελάχιστο 3 άξονες
ΜΗ EURO	960	1 550
EURO I	850	1 400
EURO II και καθαρότερα	750	1 250

Μηνιαία και εβδομαδιαία

Το ύψος των ανώτατων μηνιαίων και εβδομαδιαίων τελών χρήσης είναι ανάλογο προς το βαθμό χρησιμοποίησης των έργων υποδομής.

Ημερήσια

Το ημερήσιο τέλος χρήσης είναι το ίδιο για όλες τις κατηγορίες οχημάτων και ανέρχεται σε 11 ευρώ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III
ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΤΑΜΕΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΙ ΤΟΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟ ΤΩΝ ΔΙΟΔΙΩΝ

Το παρόν παράρτημα καθορίζει τις βασικές αρχές για τον υπολογισμό του σταθμισμένου μέσου τέλους υποδομών, ώστε να αντικατοπτρίζεται το άρθρο 7 παράγραφος 1. Η υποχρέωση αυτή να συνδέονται τα τέλη υποδομών με το κόστος δεν θίγει την δυνατότητα να επιλέγεται, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 2, να μην ανακτούν το κόστος εξ ολοκλήρου μέσω των εσόδων από διόδια, ούτε τη δυνατότητα τους, σύμφωνα με το άρθρο 10. να διαφοροποιούται τα ποσά συγκεκριμένων διοδίων πέραν του μέσου ύψους (!).

Η εφαρμογή των αρχών αυτών συνάδει πλήρως προς άλλες υφιστάμενες υποχρεώσεις δυνάμει του ενωσιακού δικαίου, ιδίως όσον αφορά την απαίτηση να συνάπτονται οι συμβάσεις παραχώρησης σύμφωνα με την οδηγία 2004/18/ΕΚ και με τις άλλες ενωσιακές πράξεις στον τομέα των δημόσιων συμβάσεων.

Όταν το Κράτος διαπραγματεύεται με έναν ή περισσότερους τρίτους προκειμένου να συνάψει σύμβαση παραχώρησης για την κατασκευή ή τη λειτουργία τμήματος της υποδομής του ή όταν, ενόψει του σκοπού αυτού, προβαίνει σε παρόμοια ρύθμιση βάσει της εθνικής νομοθεσίας ή συμφωνίας που έχει συνάψει το Κράτος, η συμμόρφωση προς τις αρχές αυτές κρίνεται με βάση την έκβαση των διαπραγματεύσεων αυτών.

1. Ορισμός του δικτύου και των καλυπτόμενων οχημάτων

– Σε περίπτωση που δεν εφαρμόζεται ενιαίο σύστημα διοδίων σε ολόκληρο το οδικό δίκτυο του ΔΕΔ, καθορίζεται επακριβώς το ήτα τμήματα του δικτύου που υπόκειντα σε καθεστώς διοδίων καθώς και το σύστημα που χρησιμοποιείται όσον αφορά την ταξινόμηση οχημάτων για τους σκοπούς της διαφοροποίησης των διοδίων.

– Σε περίπτωση υιοθετήσης διαφορετικής πολιτικής ανάκτησης του κόστους για διαφορετικά τμήματα του δικτύου του (όπως επιτρέπεται βάσει του άρθρου 7 παράγραφος 2, κάθε σαφώς καθορισμένο τμήμα του δικτύου υπόκειται σε χωριστό υπολογισμό του κόστους. Ένα κράτος μέλος μπορεί να επιλέξει να διαχωρίσει το δίκτυό του σε ορισμένα σαφώς καθορισμένα τμήματα ώστε να θεσπίσει χωριστές ρυθμίσεις παραχώρησης ή παρόμοιες για κάθε τμήμα.

2. Κόστος υποδομής

2.1. Επενδυτικό κόστος

– Το επενδυτικό κόστος περιλαμβάνει το κατασκευαστικό κόστος (συμπεριλαμβανομένου του χρηματοδοτικού κόστους) και το κόστος ανάπτυξης της υποδομής συν, ανάλογα με την περίπτωση, την απόδοση του επενδυμένου κεφαλαίου ή το περιθώριο κέρδους. Περιλαμβάνεται επίσης το κόστος απόκτησης γης, προγραμματισμού, σχεδιασμού, εποπτείας των συμβάσεων κατασκευής και διαχείρισης έργου, και των αρχαιολογικών ερευνών και ερευνών εδαφομηχανικής, καθώς και άλλες συναφείς επιπρόσθετες δαπάνες.

– Η ανάκτηση του κατασκευαστικού κόστους βασίζεται είτε στην εκ σχεδιασμού διάρκεια ζωής της υποδομής είτε σε άλλη περίοδο απόσβεσης (η οποία δεν μπορεί να είναι μικρότερη των 20 ετών), αναλόγως του τι κρίνεται σκόπιμο για λόγους χρηματοδότησης μέσω σύμβασης παραχώρησης ή άλλως. Η διάρκεια της περιόδου απόσβεσης μπορεί να αποτελέσει βασική μεταβλητή στις διαπραγματεύσεις για τη σύναψη συμβάσεων παραχώρησης, ιδίως εάν το Κράτος επιθυμεί, ως μέρος της σύμβασης, να καθορίσει ανώτατο όριο για το σταθμισμένο μέσο ύψος των διοδίων που θα ισχύει.

– Με την επιφύλαξη του υπολογισμού του επενδυτικού κόστους, η ανάκτηση του κόστους μπορεί:

να επιμερίζεται ομοιόμορφα στην περίοδο απόσβεσης ή να σταθμίζεται στην αρχή, στο μέσο ή στο τέλος της περιόδου, υπό την προϋπόθεση ότι η στάθμιση διενεργείται με διαφάνεια,

να προβλέπει αναπροσαρμογή των διοδίων κατά τη διάρκεια της περιόδου απόσβεσης.

– Όλο το ιστορικό κόστος βασίζεται στα καταβληθέντα ποσά. Το μελλοντικό κόστος βασίζεται στο εύλογο προβλεπόμενο κόστος.

(') Οι διατάξεις αυτές, σε συνδυασμό με την ευελιξία που παρέχεται όσον αφορά τον τρόπο ανάκτησης του κόστους με την πάροδο του χρόνου (βλ. σημείο 2.1 τρίτη περίπτωση), παρέχουν επαρκές περιθώριο για τον καθορισμό διοδίων σε επίπεδα που είναι μεν αποδεκτά από τους χρήστες, αλλά και προσαρμοσμένα στις συγκεκριμένες πολιτικές του κράτους μέλους όσον αφορά τις μεταφορές.

– Οι κρατικές επενδύσεις μπορούν να θεωρούνται ως χρηματοδοτούμενη δανειοληψία. Το επιτόκιο που πρέπει να εφαρμόζεται στο ιστορικό κόστος ισούται προς το επιτόκιο που εφαρμόζεται στην κρατική δανειοληψία κατά τη διάρκεια της συγκεκριμένης περιόδου.

– Ο επιμερισμός του κόστους στα βαρέα φορτηγά οχήματα πραγματοποιείται βάσει αντικειμενικών και διαφανών κριτηρίων, λαμβάνοντας υπόψη την αναλογία των βαρέων φορτηγών οχημάτων που κυκλοφορούν στο δίκτυο και το συναφές κόστος. Για το σκοπό αυτό, τα οχηματοχιλιόμετρα που διανύουν τα βαρέα φορτηγά οχήματα μπορούν να αναπροσαρμόζονται βάσει αντικειμενικώς αιτιολογούμενων «συντελεστών ισοδυναμίας», όπως είναι εκείνοι που καθορίζονται στο σημείο 4(!).

– Η πρόβλεψη για την κατ' εκτίμηση απόδοση του κεφαλαίου ή το περιθώριο κέρδους είναι εύλογη, με γνώμονα τις συνθήκες της αγοράς, και μπορεί να διαφοροποιείται για να παρέχονται κίνητρα επιδόσεων στους αναδόχους τρίτους όσον αφορά τις απαιτήσεις ποιότητας της παρεχόμενης υπηρεσίας. Η απόδοση του κεφαλαίου μπορεί να εκτιμάται βάσει οικονομικών δεικτών, όπως ο IRR (εσωτερικός βαθμός απόδοσης της επένδυσης) ήτο WACC (σταθμισμένο μέσο κόστος κεφαλαίου).

2.2. Ετήσιο κόστος συντήρησης και κόστος δομικών επισκευών

– Το κόστος περιλαμβάνει τόσο το ετήσιο κόστος συντήρησης του δικτύου όσο και το περιοδικό κόστος επισκευής, ενίσχυσης και τοποθέτησης νέου οδοστρώματος, ώστε να διασφαλίζεται η διατήρηση της επιχειρησιακής λειτουργικότητας του δικτύου διαχρονικά.

Το κόστος επιμερίζεται μεταξύ των βαρέων φορτηγών οχημάτων και της υπόλοιπης κυκλοφορίας με βάση την υφιστάμενη και την προβλεπόμενη κατανομή οχηματοχιλιομέτρων και μπορεί να προσαρμόζεται με αντικειμενικώς αιτιολογημένους «συντελεστές ισοδυναμίας», όπως είναι εκείνοι που καθορίζονται στο σημείο 4.

3. Κόστος λειτουργίας, διαχείρισης και είσπραξης διοδίων

Το κόστος αυτό περιλαμβάνει όλες τις δαπάνες στις οποίες υποβάλλεται ο φορέας λειτουργίας της υποδομής οι οποίες δεν καλύπτονται από το τμήμα 2 και οι οποίες αφορούν την εγκατάσταση, τη λειτουργία και τη διαχείριση της υποδομής και του συστήματος διοδίων. Περιλαμβάνει ειδικότερα:

- το κόστος κατασκευής, εγκατάστασης και συντήρησης σταθμών διοδίων και άλλων συστημάτων πληρωμής,
- το τρέχον κόστος λειτουργίας, διαχείρισης και επιβολής της εφαρμογής του συστήματος είσπραξης διοδίων,
- διοικητικά τέλη και επιβαρύνσεις που σχετίζονται με τις συμβάσεις παραχώρησης,
- το κόστος διαχείρισης, το διοικητικό κόστος και το κόστος υπηρεσιών που αφορούν τη λειτουργία της υποδομής.

Το κόστος αυτό μπορεί να περιλαμβάνει απόδοση κεφαλαίου ή περιθώριο κέρδους που να αντικατοπτρίζει το βαθμό του αναλαμβανόμενου κινδύνου.

Το κόστος αυτό κατανέμεται με δίκαιο και διαφανή τρόπο μεταξύ όλων των κλάσεων οχημάτων που υπόκεινται στο σύστημα διοδίων.

4. Μερίδιο της κυκλοφορίας φορτηγών οχημάτων, συντελεστές ισοδυναμίας και διορθωτικός μηχανισμός

- Ο υπολογισμός των διοδίων βασίζεται στο υφιστάμενο ή προβλεπόμενο μερίδιο οχηματοχιλιομέτρων βαρέων φορτηγών οχημάτων αναπροσαρμοσμένων, ενδεχομένως, βάσει συντελεστών ισοδυναμίας, ώστε να λαμβάνεται δεόντως υπόψη το αυξημένο κόστος κατασκευής και επισκευής της υποδομής για χρήση από φορτηγά οχήματα.
- Στον κατωτέρω πίνακα εμφαίνεται σύνολο ενδεικτικών συντελεστών ισοδυναμίας. Όταν τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν συντελεστές ισοδυναμίας που διαφέρουν από τους συντελεστές του πίνακα, αυτοί πρέπει να βασίζονται σε κριτήρια που μπορούν να δικαιολογηθούν αντικειμενικά και να δημοσιοποιούνται.

(') Κατά την εφαρμογή των συντελεστών ισοδυναμίας από τα κράτη μέλη μπορεί να λαμβάνεται υπόψη η σιαδιακή κατασκευή οδών ή προσέγγιση βασιζόμενη σε μεγαλύτερη διάρκεια ζωής

Κλάση οχήματος (1)	Συντελεστές ισοδυναμίας		
	Δομική επισκευή (2)	Επενδύσεις	Ετήσια συντήρηση
Μεταξύ 3,5 t και 7,5 t, κλάση 0	1	1	1
> 7,5 t, κλάση I	1,96	1	1
> 7,5 t, κλάση II	3,47	1	1
> 7,5 t, κλάση III	5,72	1	1

- Τα συστήματα διοδίων που βασίζονται σε πρόβλεψη των επιπέδων κυκλοφορίας προβλέπουν διορθωτικό μηχανισμό για την περιοδική αναπροσαρμογή των διοδίων, προκειμένου να διορθώνονται τυχόν προς τα πάνω ή προς τα κάτω αποκλίσεις στην ανάκτηση του κόστους, λόγω σφαλμάτων στις προβλέψεις».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IIIα

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΕΛΟΥΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Το παρόν παράρτημα καθορίζει τις ελάχιστες απαιτήσεις για την επιβολή τέλους εξωτερικού κόστους και για τον υπολογισμό του μέγιστου σταθμισμένου μέσου τέλους εξωτερικού κόστους.

1. Καλυπτόμενα τμήματα του οδικού δικτύου

Προσδιορίζεται επακριβώς το τμήμα ή τα τμήματα του οδικού δικτύου που αποτελούν αντικείμενο τέλους εξωτερικού κόστους.

Εφόσον επιλέγει η επιβολή τέλους εξωτερικού κόστους μόνο σε τμήμα ή τμήματα του οδικού δικτύου που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας απόφασης το τμήμα ή τα τμήματα επιλέγονται μετά από αξιολόγηση με την οποία διαπιστώνεται ότι:

- η χρήση του οδικού δικτύου όπου θα επιβληθεί το τέλος εξωτερικού κόστους από τα οχήματα προκαλεί ζημίες στο περιβάλλον και/ή συμφόρηση μεγαλύτερες από εκείνες που προκαλούνται κατά μέσον όρο σε άλλα τμήματα του οδικού δικτύου που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας και δεν υπόκεινται σε τέλος εξωτερικού κόστους, ή
- η επιβολή τέλους εξωτερικού κόστους σε άλλα τμήματα του οδικού δικτύου που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας ίσως να έχει αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον ή στην οδική ασφάλεια, ή ότι η επιβολή και είσπραξη τέλους εξωτερικού κόστους στα εν λόγω τμήματα θα έχει ως αποτέλεσμα δυσανάλογες δαπάνες.

2. Καλυπτόμενα οχήματα, οδικά δίκτυα και χρονικά διαστήματα

Κοινοποιείται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή ο καθορισμός της κλάσης των οχημάτων βάσει της οποίας διαφοροποιούνται τα διόδια. Κοινοποιούνται επίσης οι τοποθεσίες του οδικού δικτύου που υπόκεινται σε υψηλότερα τέλη εξωτερικού κόστους [εφεξής “προαστιακά οδικά δίκτυα (συμπεριλαμβανομένων των αυτοκινητοδρόμων)”] και του οδικού δικτύου που υπόκεινται σε χαμηλότερα τέλη εξωτερικού κόστους [εφεξής “υπεραστικά οδικά δίκτυα (συμπεριλαμβανομένων των αυτοκινητοδρόμων)]”.

Όπου απαιτείται, κοινοποιείται επίσης στην Επιτροπή οι επακριβείς χρονικές περιόδους που αντιστοιχούν στις νυκτερινές περιόδους κατά τη διάρκεια των οποίων είναι δυνατόν να επιβληθεί υψηλότερο τέλος εξωτερικού κόστους λόγω ηχορρύ- πανσης που να αντικατοπτρίζει μεγαλύτερη ηχητική όχληση.

Η διαίρεση των οδικών δικτύων σε προαστιακά οδικά δίκτυα (συμπεριλαμβανομένων των αυτοκινητοδρόμων) και σε υπεραστικά οδικά δίκτυα (συμπεριλαμβανομένων των αυτοκινητοδρόμων) και ο καθορισμός των χρονικών περιόδων στηρίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια που σχετίζονται με το επίπεδο έκθεσης του οδικού δικτύου και του γύρω χώρου σε ρύπανση, όπως για παράδειγμα η πυκνότητα του πληθυσμού και ο ετήσιος αριθμός αιχμών ρύπανσης που μετρώνται σύμφωνα με την παρούσα. Τα κριτήρια περιλαμβάνονται στην κοινοποίηση.

3. Ύψος του τέλους

Για κάθε κλάση οχημάτων, τύπο οδικού δικτύου και χρονική περίοδο, καθορίζεται ενιαίο συγκεκριμένο ποσό. Η προκύπτουσα διάρθρωση της χρέωσης, συμπεριλαμβανομένων του χρόνου έναρξης και του χρόνου λήξης κάθε νυχτερινής περιόδου, όταν το τέλος εξωτερικού κόστους περιλαμβάνει το κόστος της ηχορρύπανσης, είναι διαφανής, δημοσιοποιείται και διατίθεται επί ίσοις όροις σε όλους τους χρήστες. Η δημοσίευση θα πρέπει να γίνεται εγκαίρως πριν από την εφαρμογή. Δημοσιοποιούνται όλες οι παράμετροι, τα δεδομένα και λοιπές πληροφορίες που απαιτούνται για την κατανόηση του τρόπου υπολογισμού των διαφόρων στοιχείων εξωτερικού κόστους.

Ο καθορισμός των τελών στηρίζεται στην αρχή της αποτελεσματικής τιμολόγησης, που σημαίνει καθορισμό τιμής πλησίον του κοινωνικού οριακού κόστους της χρήσης του οχήματος που χρεώνεται.

Το τέλος καθορίζεται επίσης αφού ληφθεί υπόψη ο κίνδυνος παράκαμψης της κυκλοφορίας σε συνδυασμό με την έλλειψη δυσμενών επιπτώσεων στην οδική ασφάλεια, στο περιβάλλον και στη συμφόρηση, και εξετασθούν λύσεις για τον μετριασμό των επιπτώσεων των εν λόγω κινδύνων.

Παρακολουθείται η αποτελεσματικότητα του καθεστώτος επιβολής τελών όσον αφορά τη μείωση της ζημίας που προκαλούν στο περιβάλλον οι οδικές μεταφορές. Προσαρμόζεται ανά διετία, κατά περίπτωση, η διάρθρωση χρέωσης και το συγκεκριμένο ύψος του τέλους που έχει καθοριστεί για δεδομένη κλάση οχημάτων, τύπο οδικού δικτύου και χρονική περίοδο, βάσει των αλλαγών της προσφοράς και της ζήτησης για μεταφορές.

4. Στοιχεία εξωτερικού κόστους

4.1 Κόστος ατμοσφαιρικής ρύπανσης λόγω κυκλοφορίας

Όταν επιλέγεται να συμπεριληφθεί στο τέλος εξωτερικού κόστους ολόκληρο ή μέρος του κόστους της ατμοσφαιρικής ρύπανσης λόγω κυκλοφορίας υπολογίζεται το επιτρεπόμενο κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης λόγω κυκλοφορίας εφαρμόζοντας τους ακόλουθους μαθηματικούς τύπους ή χρησιμοποιώντας τις τιμές μονάδας του πίνακα 1 του παραρτήματος IIIβ, εάν οι δεύτερες είναι χαμηλότερες:

Όπου: PCV jj = Σk EFjk XP

- PCV_{ij} = το κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης οχήματος κλάσης i σε οδικό δίκτυο τύπου j (ευρώ/οχηματοχιλιόμετρο)

- EF_{ik} = συντελεστής εκπομπών του ρύπου k και του οχήματος κλάσης i (γραμμάριο/οχηματοχιλιόμετρο)

PC_{jk} = κόστος του ρύπου k για οδικό δίκτυο τύπου j (ευρώ/γραμμάριο).

Οι συντελεστές εκπομπών είναι οι ίδιοι με εκείνους που χρησιμοποιούν τα κράτη μέλη για να καταρτίζουν τις εθνικές απογραφές εκπομπών που προβλέπονται από την οδηγία 2001/81/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2001, σχετικά με εθνικά ανώτατα όρια εκπομπών για ορισμένους ατμοσφαιρικούς ρύπους ([1]) [για τις οποίες απαιτείται να χρησιμοποιηθεί ο Οδηγός απογραφής εκπομπών EMEP/CORINAIR ([2])]. Το κόστος των ρύπων υπολογίζεται με τις πλέον εξελιγμένες μεθόδους.

Επιτρέπεται να εφαρμόζεται επιστημονικώς αποδεδειγμένες εναλλακτικές μέθοδοι για τον υπολογισμό του κόστους της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, χρησιμοποιώντας δεδομένα από μετρήσεις ατμοσφαιρικών ρύπων και την τοπική αξία του κόστους των ατμοσφαιρικών ρύπων, υπό την προϋπόθεση ότι τα αποτελέσματα δεν υπερβαίνουν τις τιμές μονάδας που αναφέρονται στον πίνακα 1 του παραρτήματος IIIβ για κάθε κλάση οχημάτων.

4.2 Κόστος ηχορρύπανσης λόγω κυκλοφορίας

Όταν κράτος μέλος επιλέγει να συμπεριλάβει ολόκληρο ή μέρος του κόστους της ηχορρύπανσης λόγω κυκλοφορίας στο τέλος εξωτερικού κόστους, το κράτος μέλος ή, κατά περίπτωση, η ανεξάρτητη αρχή υπολογίζει το επιτρεπόμενο κόστος της ηχορρύπανσης λόγω κυκλοφορίας εφαρμόζοντας τους ακόλουθους μαθηματικούς τύπους ή χρησιμοποιώντας τις τιμές μονάδας του πίνακα 2 του παραρτήματος IIIβ, εάν οι δεύτερες είναι χαμηλότερες:

NCV_j (καθημερινά) = e X Σ_k NC_{jk} X POP_k/WADT

NCV_j (ημέρα) = a X NCV_j

NCV_j (νύχτα) = b X NCV_j όπου:

- NCV_j = το κόστος θορύβου βαρέος φορτηγού οχήματος σε οδικό δίκτυο τύπου j (ευρώ/οχηματοχιλιόμετρο)

- NC_{jk} = κόστος θορύβου ανά εκτεθειμένο άτομο σε οδικό δίκτυο τύπου j σε επίπεδο θορύβου k (ευρώ/άτομο)

- POP_k = πληθυσμός που εκτίθεται σε ημερήσια στάθμη θορύβου k ανά χιλιόμετρο (άτομο/χιλιόμετρο)

- WADT = σταθμισμένη μέση ημερήσια κυκλοφορία (ισοδύναμο επιβατηγών αυτοκινήτων)

- a και b συντελεστές στάθμισης που καθορίζονται με τρόπο ώστε το προκύπτον σταθμισμένο μέσο τέλος λόγω θορύβου ανά οχηματοχιλιόμετρο να μην υπερβαίνει το NCV_j (ημερησίως).

Η ηχορρύπανση λόγω κυκλοφορίας αφορά τον αντίκτυπο στα επίπεδα θορύβου που μετρώνται πλησίον του σημείου έκθεσης και πίσω από τυχόν ηχοπετάσματα.

Ο πληθυσμός που εκτίθεται σε στάθμη θορύβου k λαμβάνεται από τους στρατηγικούς χάρτες θορύβου που καταρτίζονται βάσει του άρθρου 7 της οδηγίας 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Ιουνίου 2002, σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου ([3]).

Το κόστος ανά πρόσωπο που εκτίθεται σε στάθμη θορύβου k υπολογίζεται από το κράτος μέλος ή, κατά περίπτωση, από την ανεξάρτητη αρχή, με τις πλέον εξελιγμένες μεθόδους.

Η σταθμισμένη μέση ημερήσια κυκλοφορία προϋποθέτει συντελεστή ισοδυναμίας "e" το πολύ 4 ανάμεσα σε βαρέα φορτηγά οχήματα και επιβατηγά αυτοκίνητα.

Επιτρέπεται να εφαρμόζονται επιστημονικώς αποδεδειγμένες εναλλακτικές μεθόδους για τον υπολογισμό της τιμής του κόστους του θορύβου, υπό την προϋπόθεση ότι τα αποτελέσματα δεν υπερβαίνουν τις τιμές μονάδας που αναφέρονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος IIIβ.

Ορίζονται διαφοροποιημένα τέλη θορύβου για να ανταμείβεται η χρήση λιγότερο θορυβωδών οχημάτων, εφόσον δεν προκαλούνται με αυτό τον τρόπο διακρίσεις εις βάρος αλλοδαπών οχημάτων. Αν ορισθούν διαφοροποιημένα τέλη θορύβου, τα τέλη για τα πλέον θορυβώδη οχήματα δεν πρέπει να υπερβαίνουν τις τιμές μονάδας που προβλέπονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος IIIβ και ποσό τετραπλό του τέλους θορύβου που επιβάλλεται για τα λιγότερο θορυβώδη οχήματα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IIIβ

ΜΕΓΙΣΤΟ ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΟ ΜΕΣΟ ΤΕΛΟΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Στο παρόν παράρτημα ορίζονται οι παράμετροι οι οποίες πρέπει να χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό του μέγιστου σταθμισμένου μέσου τέλους εξωτερικού κόστους.

1. Μέγιστο κόστος ατμοσφαιρικής ρύπανσης λόγω κυκλοφορίας:

Πίνακας 1: Μέγιστο επιτρεπόμενο κόστος ατμοσφαιρικής ρύπανσης

Λεπτά/οχηματοχιλιόμετρο	Προαστιακό οδικό δίκτυο (συμπεριλαμβανομένων αυτοκινητοδρόμων)	Υπεραστικό οδικό δίκτυο (συμπεριλαμβανομένων αυτοκινητοδρόμων)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	0	0
μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2013	3	2
EυKO VI μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2017	0 2	0 1
Λιγότερο ρυπογόνα από την κατηγορία EURO VI	0	0

Οι τιμές του πίνακα 1 είναι δυνατόν να πολλαπλασιαστούν επί συντελεστή έως 2 σε ορεινές περιοχές, εφόσον αυτό δικαιολογείται από την κλίση του οδοστρώματος, το υψόμετρο και/ή τις αναστροφές θερμοκρασίας.

2. Μέγιστο κόστος ηχορρύπανσης λόγω κυκλοφορίας

Πίνακας 2: Μέγιστο επιτρεπόμενο κόστος θορύβου

Λεπτά/οχηματοχιλιόμετρο	Ημέρα	Νύχτα
Προαστιακό οδικό δίκτυο (συμπεριλαμβανομένων αυτοκινητοδρόμων)	1,1	2
Υπεραστικό οδικό δίκτυο (συμπεριλαμβανομένων αυτοκινητοδρόμων)	0,2	0,3

Οι τιμές του πίνακα 2 είναι δυνατόν να πολλαπλασιαστούν επί συντελεστή έως 2 σε ορεινές περιοχές εφόσον αυτό δικαιολογείται από την κλίση του οδοστρώματος, τις αναστροφές θερμοκρασίας και/ή το φαινόμενο λεκανοπεδίου σε κοιλάδες».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1V

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΚΛΑΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

Οι κλάσεις οχημάτων καθορίζονται στον πίνακα που ακολουθεί.

Τα οχήματα κατατάσσονται στις υποκατηγορίες 0, I, II και III ανάλογα με τη ζημία που προκαλούν στο οδόστρωμα, κατ' αύξουσα τάξη μεγέθους (επομένως, η κλάση III είναι εκείνη που προκαλεί τις περισσότερες ζημίες στις οδικές υποδομές). Οι ζημίες αυξάνονται εκθετικά με την αύξηση του φορτίου ανά άξονα.

Όλα τα οχήματα με κινητήρα και οι συνδυασμοί οχημάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος κάτω των 7,5 τόνων υπάγονται στην κλάση 0.

Οχήματα με κινητήρα

Ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα στους κινητήριους άξονες ή σύστημα αναγνωρισμένο ως ισοδύναμο (1)		Άλλα συστήματα ανάρτησης στους κινητήριους άξονες		Κλάση ζημιών
Αριθμός αξόνων και μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος (σε τόνους)		Αριθμός αξόνων και μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος (σε τόνους)		
Τουλάχιστον	Μικρότερο των	Τουλάχιστον	Μικρότερο των	
Διαξονικά				
7,5 12 13 14 15	12 13 14 15 18	7,5 12 13 14 15	12 13 14 15 18	I
Τριαξονικά				
15 17 19 21 23 25	17 19 21 23 25 26	15 17 19 21	17 19 21 23	
		23 25	25 26	II
Τετραξονικά				
23 25 27	25 27 29	23 25	25 27	I
		27 29 31	29 31 32	II
29 31	31 32			

(1) Αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες σύμφωνα με τον ορισμό του παραρτήματος II της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59)· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2002/7/εΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L67 της 9.3.2002, σ. 47).

Συνδυασμοί οχημάτων (αρθρωτά οχήματα και οδικοί συρμοί)

Ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα στους κινητήριους άξονες ή σύστημα αναγνωρισμένο ως ισοδύναμο		Άλλα συστήματα ανάρτησης στους κινητήριους άξονες		Κλάση ζημιών
Αριθμός αξόνων και μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος (σε τόνους)		Αριθμός αξόνων και μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος (σε τόνους)		
Τουλάχιστον	Μικρότερο των	Τουλάχιστον	Μικρότερο των	
2 + 1 άξονες				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	

2 + 2 άξονες				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	ΙΙ
31	33	31	33	
33 36	36 38	33	36	ΙΙΙ
2 + 3 άξονες				ΙΙ
36 38	38 40	36	38	
		38	40	ΙΙΙ
3 + 2 άξονες				ΙΙ
36 38	38 40	36	38	
		38 40	40 44	ΙΙΙ
40	44			
3 + 3 άξονες				
36 38	38 40	36	38	Ι
		38	40	ΙΙ
40	44	40	44»	

Άρθρο 21

Από τη δημοσίευση της παρούσας καταργείται η αριθμ. Δ17γ/08/135/24-9-2009 κοινή υπουργική απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, του Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β΄/2101).

Άρθρο 22
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς της απόφασης αυτής αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.
Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 29 Οκτωβρίου 2013

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΤΟΥΡΝΑΡΑΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή:
- Για τα Φ.Ε.Κ. από 1 έως 16 σελίδες σε 1 € προσαυξανόμενη κατά 0,20 € για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.
- Για τα φωτοαντίγραφα Φ.Ε.Κ. σε 0,15 € ανά σελίδα.

Σε μορφή DVD/CD:

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α΄	150 €	40 €	15 €
Β΄	300 €	80 €	30 €
Γ΄	50 €	-	-
Υ.Ο.Δ.Δ.	50 €	-	-
Δ΄	110 €	30 €	-

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α.Α.Π.	110 €	30 €	-
Ε.Β.Ι.	100 €	-	-
Α.Ε.Δ.	5 €	-	-
Δ.Δ.Σ.	200 €	-	20 €
Α.Ε.-Ε.Π.Ε.	-	-	100 €

- Η τιμή πώλησης μεμονωμένων Φ.Ε.Κ. σε μορφή cd-rom από εκείνα που διατίθενται σε ψηφιακή μορφή και μέχρι 100 σελίδες, σε 5 € προσαυξανόμενη κατά 1 € ανά 50 σελίδες.

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Α΄	225 €
Β΄	320 €
Γ΄	65 €
Υ.Ο.Δ.Δ.	65 €

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Δ΄	160 €
Α.Α.Π.	160 €
Ε.Β.Ι.	65 €
Α.Ε.Δ.	10 €

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Α.Ε.-Ε.Π.Ε.	2.250 €
Δ.Δ.Σ.	225 €
Α.Σ.Ε.Π.	70 €
Ο.Π.Κ.	-

- Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. (έντυπη μορφή) θα αποστέλλεται σε συνδρομητές ταχυδρομικά, με την επιβάρυνση των 70 €, ποσό το οποίο αφορά τα ταχυδρομικά έξοδα.

- Η καταβολή γίνεται σε όλες τις Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.). Το πρωτότυπο διπλότυπο (έγγραφο αριθμ. πρωτ. 9067/28.2.2005 2η Υπηρεσία Επιτρόπου Ελεγκτικού Συνεδρίου) με φροντίδα των ενδιαφερομένων, πρέπει να αποστέλλεται ή να κατατίθεται στο Εθνικό Τυπογραφείο (Καποδιστρίου 34, Τ.Κ. 104 32 Αθήνα).
- Σημειώνεται ότι φωτοαντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές Επιταγές για την εξόφληση της συνδρομής, δεν γίνονται δεκτά και θα επιστρέφονται.
- Οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, τα μέλη της Ένωσης Ιδιοκτητών Ημερησίου Τύπου Αθηνών και Επαρχίας, οι τηλεοπτικοί και ραδιοφωνικοί σταθμοί, η Ε.Σ.Η.Ε.Α, τα τριτοβάθμια συνδικαλιστικά όργανα και οι τριτοβάθμιες επαγγελματικές ενώσεις δικαιούνται έκπτωσης πενήντα τοις εκατό (50%) επί της ετήσιας συνδρομής.
- Το ποσό υπέρ ΤΑ.Π.Ε.Τ. (5% επί του ποσού συνδρομής), καταβάλλεται ολόκληρο (Κ.Α.Ε. 3512) και υπολογίζεται πριν την έκπτωση.
- Στην Ταχυδρομική συνδρομή του τεύχους Α.Σ.Ε.Π. δεν γίνεται έκπτωση.

Πληροφορίες για δημοσιεύματα που καταχωρίζονται στα Φ.Ε.Κ. στο τηλ.: 210 5279000.
Φωτοαντίγραφα παλαιών Φ.Ε.Κ.: τηλ.: 210 8220885.

Τα φύλλα όλων των τευχών της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή από την ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου (www.et.gr)

Ηλεκτρονική Διεύθυνση: http://www.et.gr - e-mail: webmaster.et@et.gr

ΟΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ ΑΠΟ 08:00 ΜΕΧΡΙ 13:30



ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004